



CLAC/GEPEJTA/-NE/17
17/04/25

**QUINCUAGÉSIMA OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/58)**

(Lima, Perú, 23 y 24 de abril de 2025)

**Cuestión 7 del
Orden del Día: Medio Ambiente**

Análisis de Encuesta de Implementación de CORSIA
(Nota de Estudio presentada por Brasil y República Dominicana)

Antecedentes

1. En la quincuagésima sexta reunión del GEPEJTA, Brasil ha presentado la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/56-NE/10, en la que fueron resumidos los requisitos generales de vigilancia, notificación y verificación (MRV de la sigla en inglés) del CORSIA. También se alertó que, independiente de que el Estado tenga obligaciones o no de compensación de las emisiones ante el CORSIA, todos los Estados pueden contribuir para el mecanismo por medio de la generación de unidades de emisiones de bonos elegibles. Estas unidades pueden ser utilizadas, desde que cumplan con los criterios de elegibilidad del CORSIA, no solo por parte de las aerolíneas de la región sino también por aerolíneas extrarregionales para cumplir con sus obligaciones de compensación.

2. Teniendo en cuenta que los requisitos de MRV del CORSIA se aplican de manera general a todos los Estados que tengan explotadores aéreos que operan rutas internacionales, se entiende que hay espacio de cooperación entre los países de la región para establecer intercambio de informaciones, datos y experiencias.

3. Así que, como primer paso de futuras acciones que pueden ser promovidas por la CLAC respecto a la implementación del CORSIA, la macrotarea propuso una encuesta para identificar cómo los Estados están estructurando sus procesos internos para cumplir con las obligaciones del CORSIA. La encuesta está estructurada en tres partes principales:

- Conocer los procesos internos de los Estados para la implementación de los requisitos de MRV del CORSIA e identificar posibles necesidades de cooperación o apoyo técnico para mejorar estos procesos.

- Conocer a los procesos internos de los Estados para la implementación de los requisitos del CORSIA e identificar posibles necesidades de cooperación/apoyo técnico (direccionada a los Estados que tienen aerolíneas con obligaciones de compensación de emisiones).
- Hacer un diagnóstico de la situación de los Estados de la región para la implementación de procesos nacionales que permitan desarrollar proyectos de generación de unidades de emisiones que puedan ser elegibles al CORSIA (aunque estos procesos no estén a cargo de las autoridades de aviación civil, el objetivo es entender cómo los Estados están organizados internamente y cuál es el potencial de suministro de bonos de carbono generados en la región).

4. Así, se presentó una propuesta de encuesta a ser circulada por la Secretaría a los Estados de la CLAC para que se haga un diagnóstico más amplio de la situación sobre el nivel de implementación de los requisitos del CORSIA, de las necesidades de cooperación y apoyo, así como de los procesos para generar unidades de emisiones que pueden ser elegibles en el CORSIA.

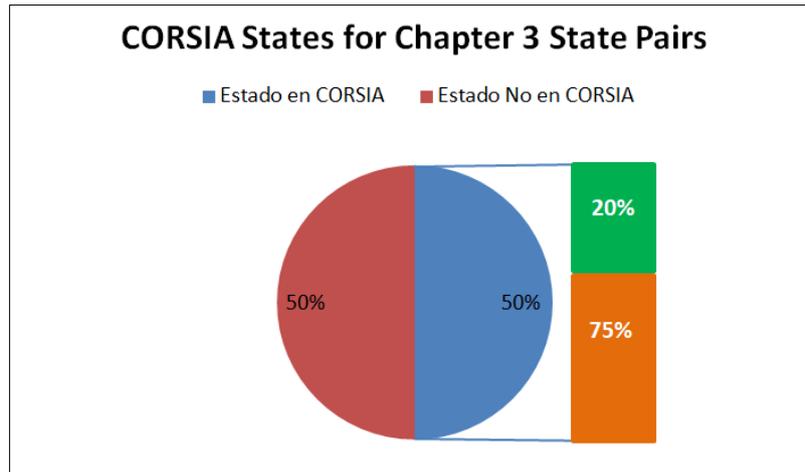
5. La encuesta no es obligatoria y, a principio, no requiera compartimiento de informaciones sensibles. Sin embargo, se entiende que las informaciones que serán fornecidas por los Estados de la CLAC por medio de esta encuesta pueden apoyar a identificar posibles acciones complementarias y de soporte de la CLAC en esta materia.

Desarrollo

6. Con la propuesta de encuesta aprobada, el siguiente paso fue aplicarla a los Estados Miembros de la CLAC. Así, durante los meses de marzo y abril, la encuesta fue enviada a las autoridades de aviación mediante el enlace <https://forms.office.com/r/RL6MUEh3b5>. Teniendo en cuenta la realización del GEPEJTA/58 a finales de abril en Lima, se recopilaron las respuestas disponibles hasta el día 15 de abril, y a partir de estas se elaboraron los primeros análisis, que son el objeto de esta Nota de Estudio.

Resultados de la Encuesta

7. Hasta la sumisión de esta NE, 14 Estados miembros de la CLAC respondieron la encuesta virtual sobre la implementación del CORSIA lo cual representa el 64% de los miembros. Se pudo verificar a través del documento *CORSIA States for Chapter 3 State Pairs* publicado en noviembre del 2024 que 11 miembros de la CLAC participan en CORSIA en la primera fase representado un 50% de los miembros; 75% de los Estados de la CLAC que participan en CORSIA y que pertenecen a la región de Norte América, Centro América y el Caribe están en la primera fase de implementación y El 20% de los Estados de la CLAC que participan en CORSIA y que pertenecen a la región de Sur América están en la primera fase de implementación.



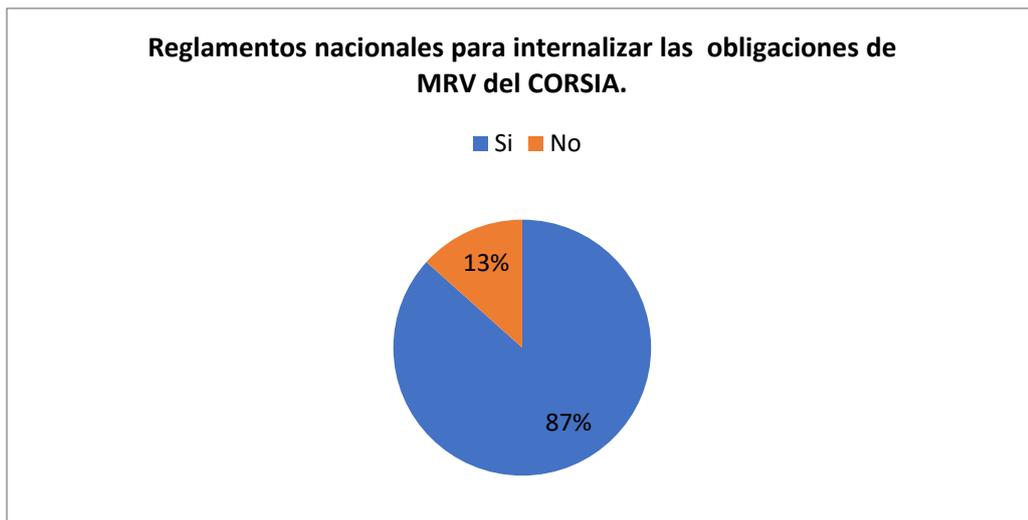
Fuente: Elaboración propia datos de la encuestas de implementación CORSIA de la CLAC y el documento CORSIA States for Chapter 3 State Pairs.

8. La encuesta virtual sobre la implementación del CORSIA estaba compuesta por 25 preguntas a los estados con la finalidad de poder identificar las oportunidades y debilidades que presentan los Estados para la implementación del CORSIA, A continuación, presentamos las respuesta obtenidas:

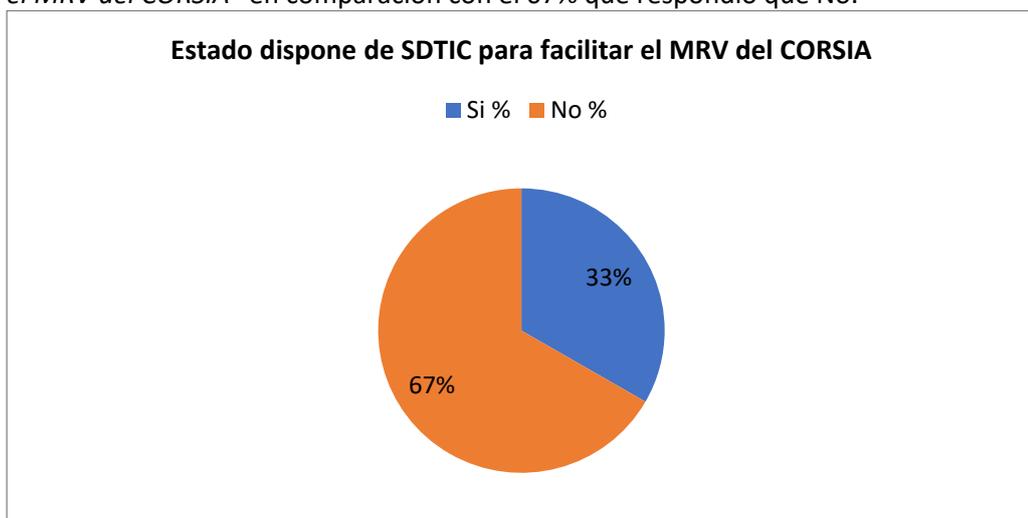
- a) El 87% de los Estado respondió que Si *“su Estado tiene aerolíneas que cumplen con los requisitos que deben hacer la vigilancia, notificación y verificación (MRV)”* en comparación con el 13% que respondió que No.



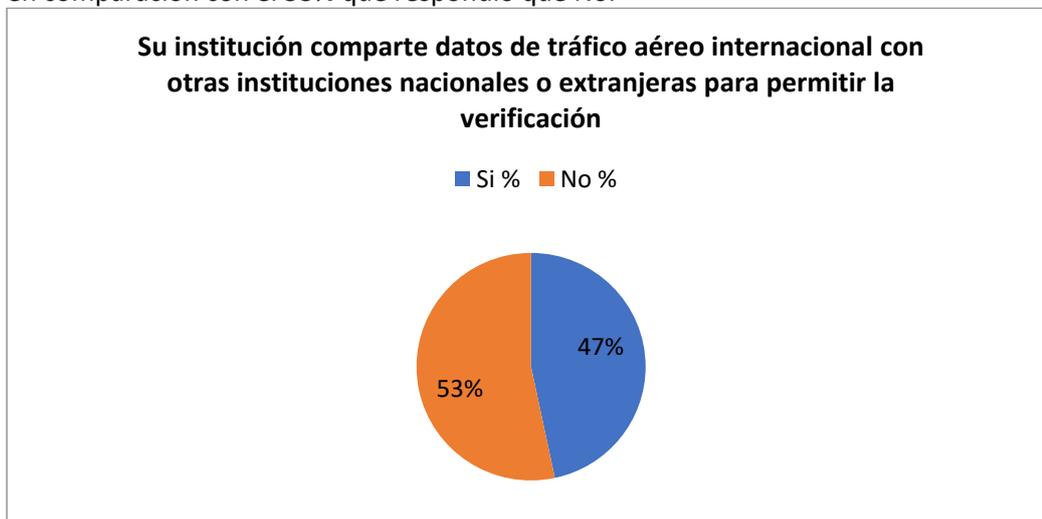
- b) El 87% de los Estado respondió que Si *“Reglamentos nacionales para internalizar las obligaciones de MRV del CORSIA”* en comparación con el 13% que respondió que No.



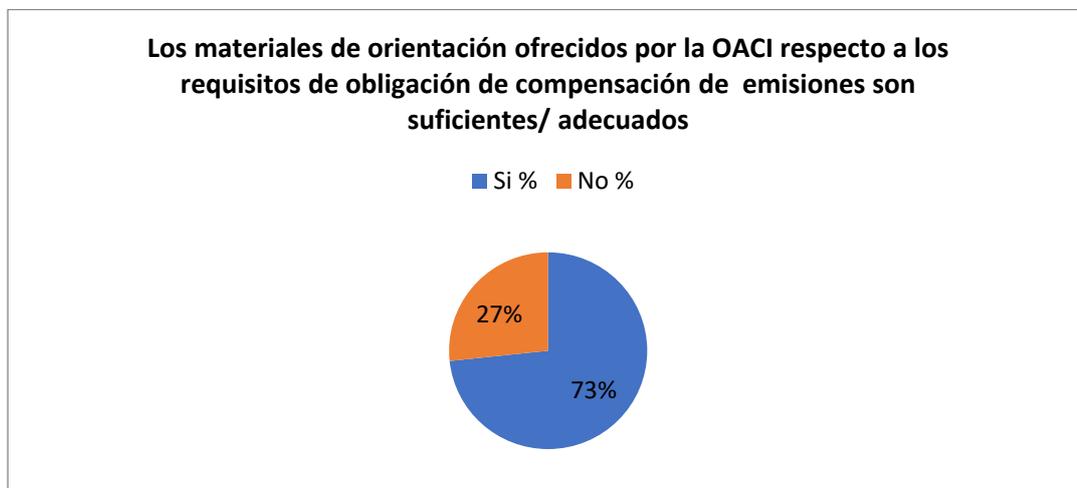
- c) El 33% de los Estado respondió que Si “*el Estado dispone de Sistema de DTIC para facilitar el MRV del CORSIA*” en comparación con el 67% que respondió que No.



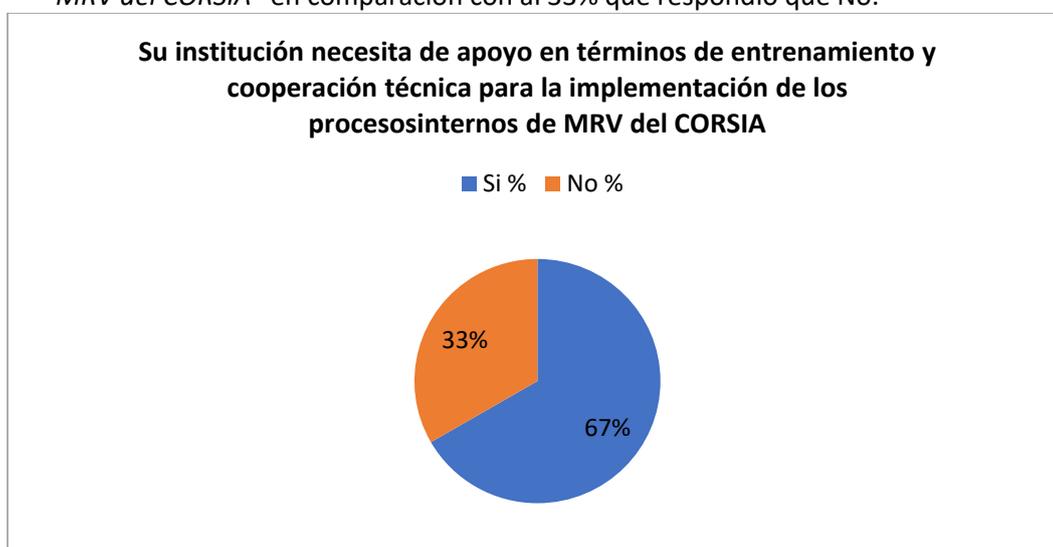
- d) El 47% de los Estado respondió que Si “*Su institución comparte datos de tráfico aéreo internacional con otras instituciones nacionales o extranjeras para permitir la verificación*” en comparación con el 53% que respondió que No.



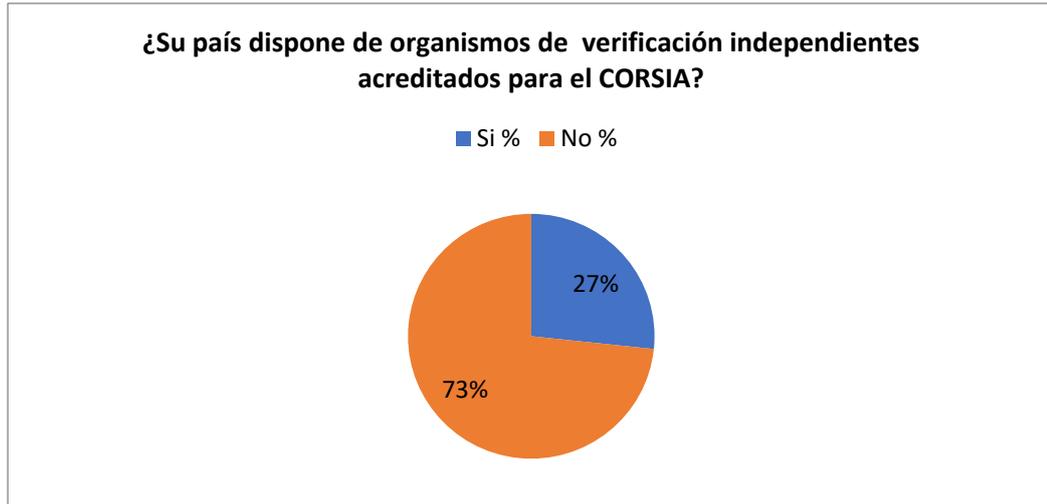
- e) El 73% de los Estado respondió que Si a “*Los materiales de orientación ofrecidos por la OACI respecto a los requisitos de obligación de compensación de emisiones son suficientes/ adecuados*” en comparación con al 27% que respondió que No.



- f) El 67% de los Estado respondió que Si a “*Su institución necesita de apoyo en términos de entrenamiento y cooperación técnica para la implementación de los procesos internos de MRV del CORSIA*” en comparación con al 33% que respondió que No.



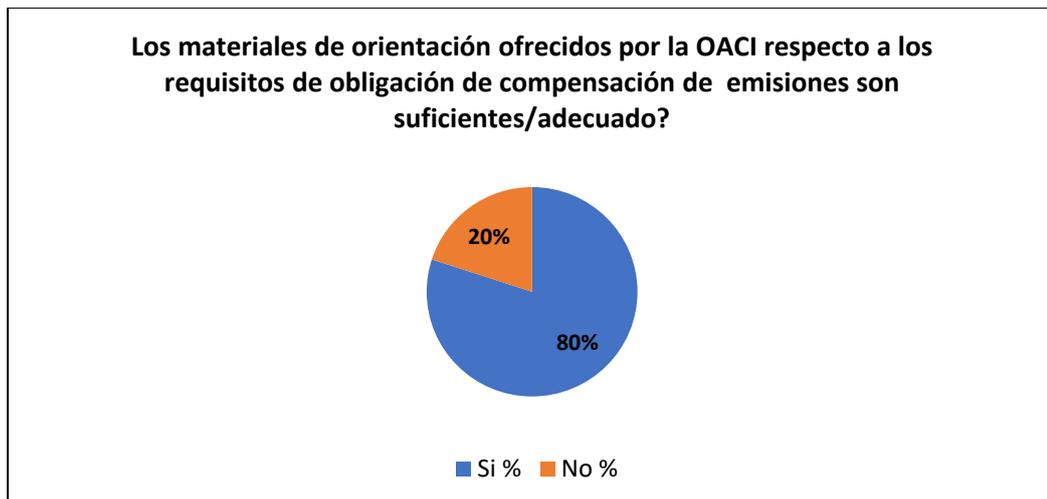
- g) El 27% de los Estado respondió que Si a la pregunta sobre si “*¿Su país dispone de organismos de verificación independientes acreditados para el CORSIA?*” en comparación con el 73% que respondió que No.



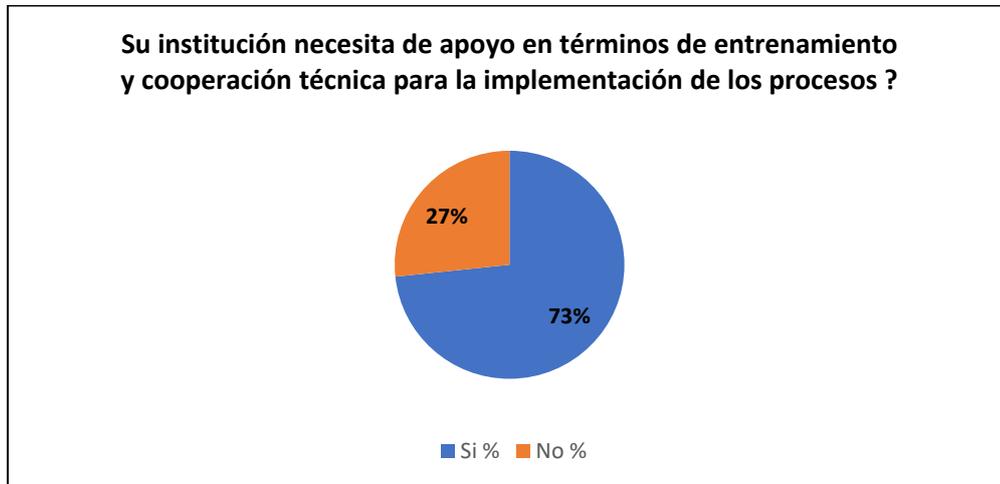
- h) El 67% de los Estado respondió que Si a la pregunta “Su Estado ya ha publicado reglamentos nacionales para obligar a las aerolíneas a cumplir con las obligaciones de compensación de emisiones” en comparación con el 33% que respondió que No.



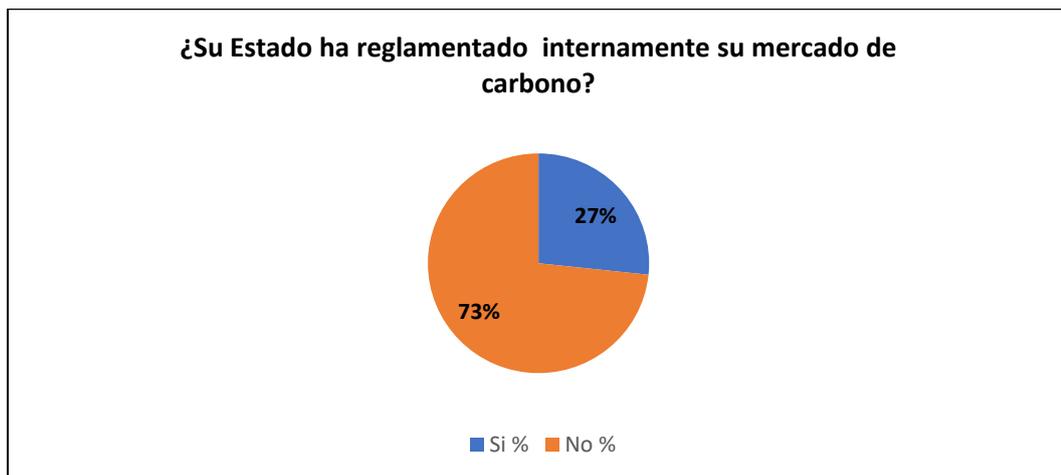
- i) El 80% de los Estado respondió que Si a la pregunta “Los materiales de orientación ofrecidos por la OACI respecto a los requisitos de obligación de compensación de emisiones son suficientes/adequado” en comparación con el 20% que respondió que No.



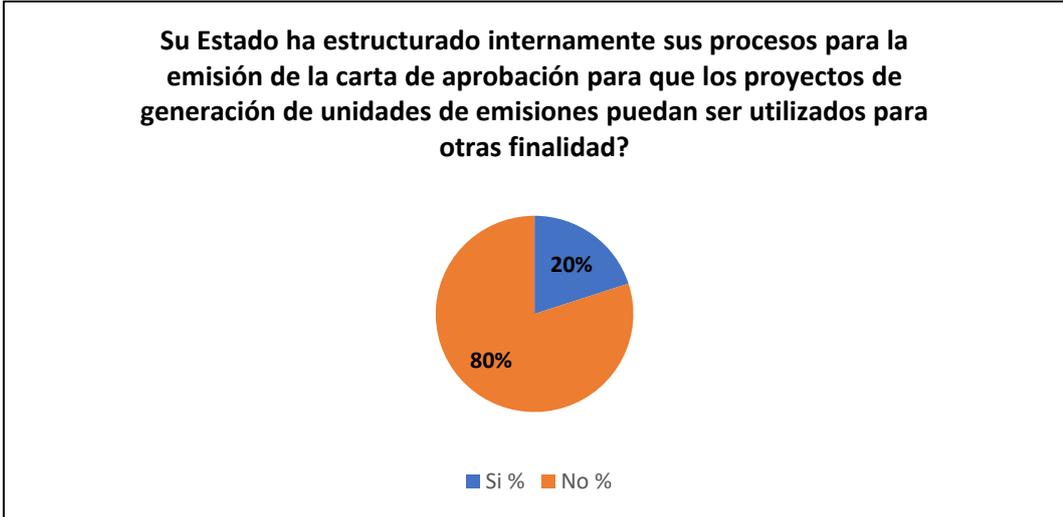
- j) El 73% de los Estado respondió que Si a la pregunta “Su institución necesita de apoyo en términos de entrenamiento y cooperación técnica para la implementación de los procesos” en comparación con el 27% que respondió que No.



- k) El 27% de los Estado respondió que Si a la pregunta “¿Su Estado ha reglamentado internamente su mercado de carbono?” en comparación con el 73% que respondió que No.



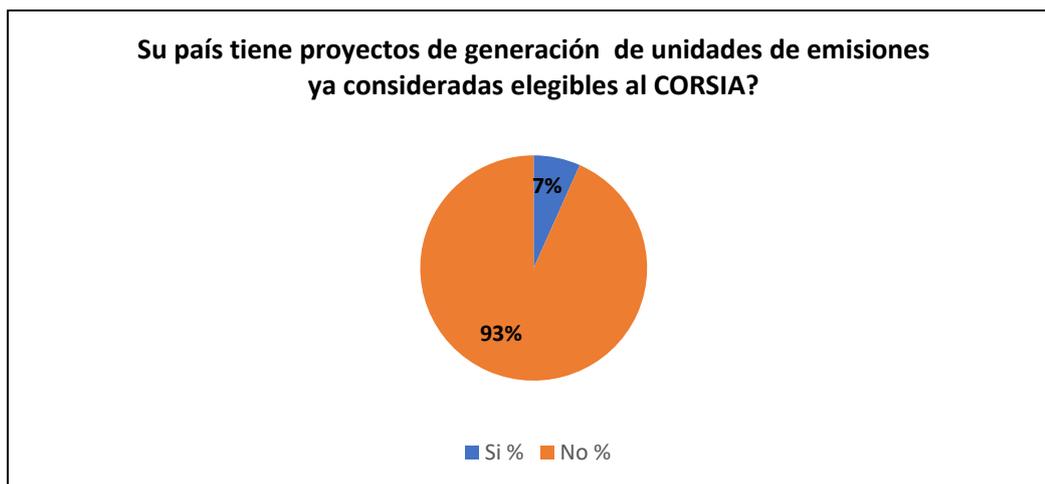
- l) El 20% de los Estado respondió que Si a la pregunta “Su Estado ha estructurado internamente sus procesos para la emisión de la carta de aprobación para que los proyectos de generación de unidades de emisiones puedan ser utilizados para otras finalidades” en comparación con el 80% que respondió que No.



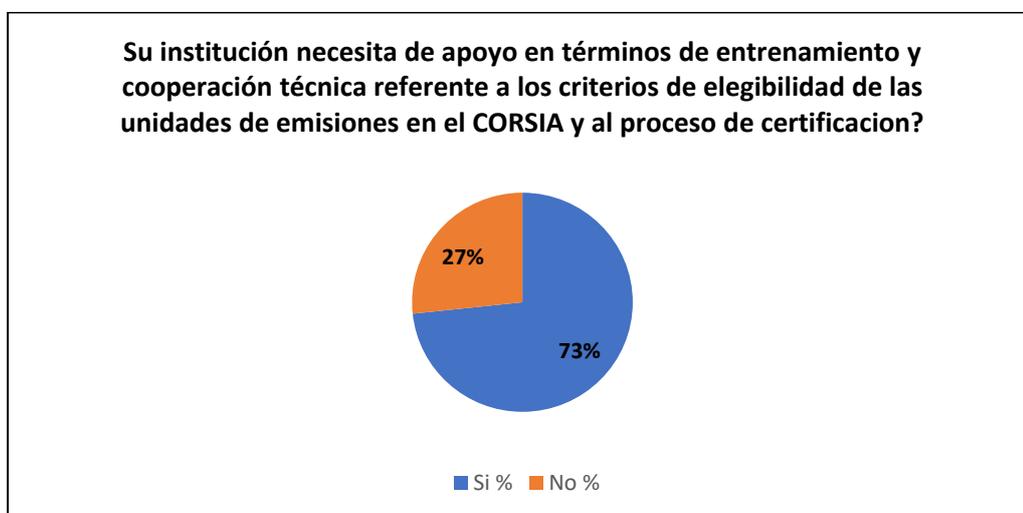
m) El 20% de los Estado respondió que Si a la pregunta “La autoridad de aviación de su país hace seguimiento a estos procesos o ha hecho coordinaciones internas para informar de los requisitos del CORSIA respecto a la elegibilidad de las unidades CORSIA” en comparación con el 80% que respondió que No.



n) El 7% de los Estado respondió que Si a la pregunta “ Su país tiene proyectos de generación de unidades de emisiones ya consideradas elegibles al CORSIA? / Does your country have emission reduction projects already considered eligible under CORSIA” en comparación con el 93% que respondió que No.



- o) El 73% de los Estado respondió que Si a la pregunta “Su institución necesita de apoyo en términos de entrenamiento y cooperación técnica referente a los criterios de elegibilidad de las unidades de emisiones en el CORSIA y al proceso de certificación” en comparación con el 27% que respondió que No.



Conclusiones por temática

9. En esta sección se presentan las conclusiones de las respuestas agrupadas según cada uno de los ejes temáticos en los que se estructuró la encuesta. Estas conclusiones permitirán a la región comprender sus principales necesidades y desafíos, y a partir de ello elaborar estrategias conjuntas de solución.

Implementación de los requisitos de MRV del CORSIA

10. La gran mayoría de los Estados que respondieron cuenta con aerolíneas que cumplen con los requisitos del Anexo 16, Volumen IV, relacionados con el monitoreo y reporte (MRV) de emisiones en el marco del CORSIA, y en cuanto al marco regulatorio con disposiciones que internalizan

los requisitos de la OACI en cuestión, se observa que la gran mayoría también ya cuenta con legislación publicada, lo que representa una señal positiva del compromiso de la región con el CORSIA.

11. A pesar de ello, se observa que la mayoría de los países participantes en la encuesta indican que aún no cuentan con sistemas de tecnología de la información a través de los cuales las aerolíneas puedan reportar sus emisiones y, a partir de ello, obtener resultados automáticos del nivel de emisiones para su posterior envío a la OACI. Solo un país (Chile) indicó contar con un sistema informatizado propio, distinto de la hoja de cálculo CERT desarrollada por la OACI.

12. Acerca de la transparencia de los datos de tráfico internacional, poco menos de la mitad de los Estados participantes en la encuesta afirmaron compartir estos datos tanto con organismos nacionales como internacionales. Los niveles de intercambio varían entre los países (en la mayoría de los que los comparten, los datos se proporcionan únicamente bajo solicitud), y solo un Estado (Brasil) indicó que los datos son públicos y accesibles en su sitio *web*.

13. Finalmente, sobre la calidad de los materiales de orientación proporcionados por la OACI sobre el MRV del CORSIA, la gran mayoría de los participantes en la encuesta indica que estos ofrecen información adecuada para la comprensión de este proceso y, en consecuencia, facilitan su internalización. Aun así, la mayoría de los encuestados considera necesaria la realización de más actividades de cooperación orientadas a la capacitación sobre el MRV del CORSIA. Al ser consultados sobre las principales necesidades de formación, no se identificó un tema dominante, sino diversas necesidades, entre las cuales se pueden mencionar: capacitación específica en materia de monitoreo, reporte y verificación (MRV), enfocada en los estándares y metodologías del esquema CORSIA. Adicionalmente, se requeriría cooperación técnica que incluya asesoramiento especializado, intercambio de experiencias y capacitación práctica sobre procedimientos internos de revisión y validación de datos relacionados con las emisiones de CO₂ provenientes de la aviación internacional; más acciones del ACT-CORSIA; cómo gestionar la información para el MRV; y cómo realizar los cálculos de emisiones para el MRV.

implementación de los requisitos del CORSIA

14. Considerando ahora los procesos para la implementación del CORSIA en los países que cuentan con aerolíneas que podrían estar obligadas a compensar emisiones, se realizó primero un análisis sobre la existencia de organismos independientes de verificación (lo cual también tiene implicaciones para el MRV). Sobre este tema, la gran mayoría de los países informó no contar con dichos organismos. Entre los que señalaron su existencia en su territorio, se mencionaron las siguientes empresas: NORMEC VERIFAVIA Pte Ltd / EY & Associés — acreditada para la verificación CORSIA por el Comité Francés de Acreditación (COFRAC, número de acreditación de validación/verificación 3-1891); Inversiones GAMMA S.A.; y ODAC.

15. No tocante da parte regulatória do CORSIA, a maioria (cerca de dois terços) dos Estados informou já possuir regulamentos referentes a requisitos de compensação do CORSIA, em consonância com o Anexo 16, Volume IV.

16. En cuanto a la necesidad de acciones de cooperación para capacitaciones relacionadas con la compensación en el marco del CORSIA, se observa que dos tercios de los participantes de la encuesta indican que es necesario llevar a cabo acciones de cooperación para la realización de actividades de formación sobre compensación de emisiones del CORSIA. Al ser consultados sobre qué tipos de entrenamientos serían necesarios, se observó una menor dispersión de temas en comparación con el eje anterior (MRV). Las acciones de capacitación más mencionadas fueron: necesidad de asesoramiento en la implementación de procesos internos de compensación; capacitación práctica en la gestión de los mecanismos de compensación y el uso de plataformas y herramientas de seguimiento, para garantizar el cumplimiento efectivo de los requisitos del programa; y la realización de más talleres (remotos y presenciales) sobre la metodología de aplicación del CORSIA.

Diagnóstico de implementación de procesos nacionales para proyectos de generación de unidades de emisiones elegibles al CORSIA

17. Finalmente, acerca del último de los ejes temáticos de la encuesta, referido al mercado de carbono, los resultados indican que menos de un tercio de los Estados cuenta con un mercado de carbono establecido internamente, lo cual representa un desafío mayor en comparación con aquellos relacionados con los aspectos del CORSIA.

18. Pero al analizar los procesos que permiten el funcionamiento de estos mercados — entre los cuales se destaca el relativo a la emisión de la carta de aprobación para los proyectos de generación de unidades de emisiones—, cuatro quintas partes de los Estados que respondieron aún no lo han implementado. En el 100% de los casos en que el programa está regulado, la responsabilidad por dichos procesos recae en el Ministerio de Medio Ambiente; sin embargo, solo una de las autoridades de aviación civil indicó llevar a cabo acciones de coordinación y seguimiento con el organismo responsable de la implementación y regulación de los mercados de carbono.

19. Al ser consultados sobre proyectos de generación de unidades de emisiones ya consideradas elegibles para el CORSIA dentro de estos mercados de carbono, solo un país (Costa Rica) indicó la existencia de este tipo de proyectos, estando dicho proyecto relacionado con la generación de créditos de carbono mediante la reducción de emisiones por degradación y el incremento de las existencias de carbono.

20. Por último, sobre la necesidad de capacitación para la implementación de proyectos de generación de unidades de emisión con fines de compensación en el marco del CORSIA, la mayoría de los Estados miembros (poco más de dos tercios) indicó que es necesario llevarla a cabo —una cifra coherente con la señalada en los ejes anteriores. En relación con los temas de capacitación, el más mencionado fue cómo implementar y certificar el programa para su uso en el CORSIA, incluyendo capacitaciones tanto virtuales como presenciales.

Próximos Pasos

21. Los resultados presentados hasta aquí ofrecen una fotografía de los niveles de implementación del CORSIA en la región, así como de los proyectos de generación de unidades de carbono relacionados con el mismo. Con base en esta información, el siguiente paso consiste en la adopción de estrategias para elevar el nivel de implementación de los procesos abordados en la encuesta en América Latina, así como en definir las prioridades de las acciones de capacitación que permitirán dicho avance.

22. Cabe resaltar que el objetivo inicial de esta encuesta era precisamente proporcionar un diagnóstico preliminar para los miembros de la CLAC, con el fin de sentar las bases para las próximas acciones relacionadas con la macrotarea de medio ambiente. Aun así, se señala que el nivel de confianza de esta encuesta es del 75%, considerando que se obtuvo participación del 68% de los Estados miembros. Para alcanzar un nivel de confianza del 95% (que permitiría realizar generalizaciones más sólidas), serían necesarias al menos 21 respuestas. Por lo tanto, un posible curso de acción sería mantener la encuesta disponible, de modo que más países puedan completarla.

Acciones

23. Se invita al GEPEJTA a:
- a. Tomar nota de las informaciones presentadas;
 - b. Decidir sobre un plan regional de capacitación basado en las necesidades identificadas;
 - c. Decidir acerca del mantenimiento de la encuesta abierta por más tiempo, con miras a alcanzar un nivel de confianza estadística más alto (idealmente del 95%).